



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

FLORE

Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Charter for Urban Regeneration of Tuscany Towns / Per la riqualificazione delle città toscane

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Charter for Urban Regeneration of Tuscany Towns / Per la riqualificazione delle città toscane / M. MASSA; F. ALBERTI; L. NESPOLO; B. DI CRISTINA. - In: PLANUM. - ISSN 1723-0993. - ELETTRONICO. - II:(2011), pp. 1-27.

Availability:

This version is available at: 2158/649341 since:

Terms of use:

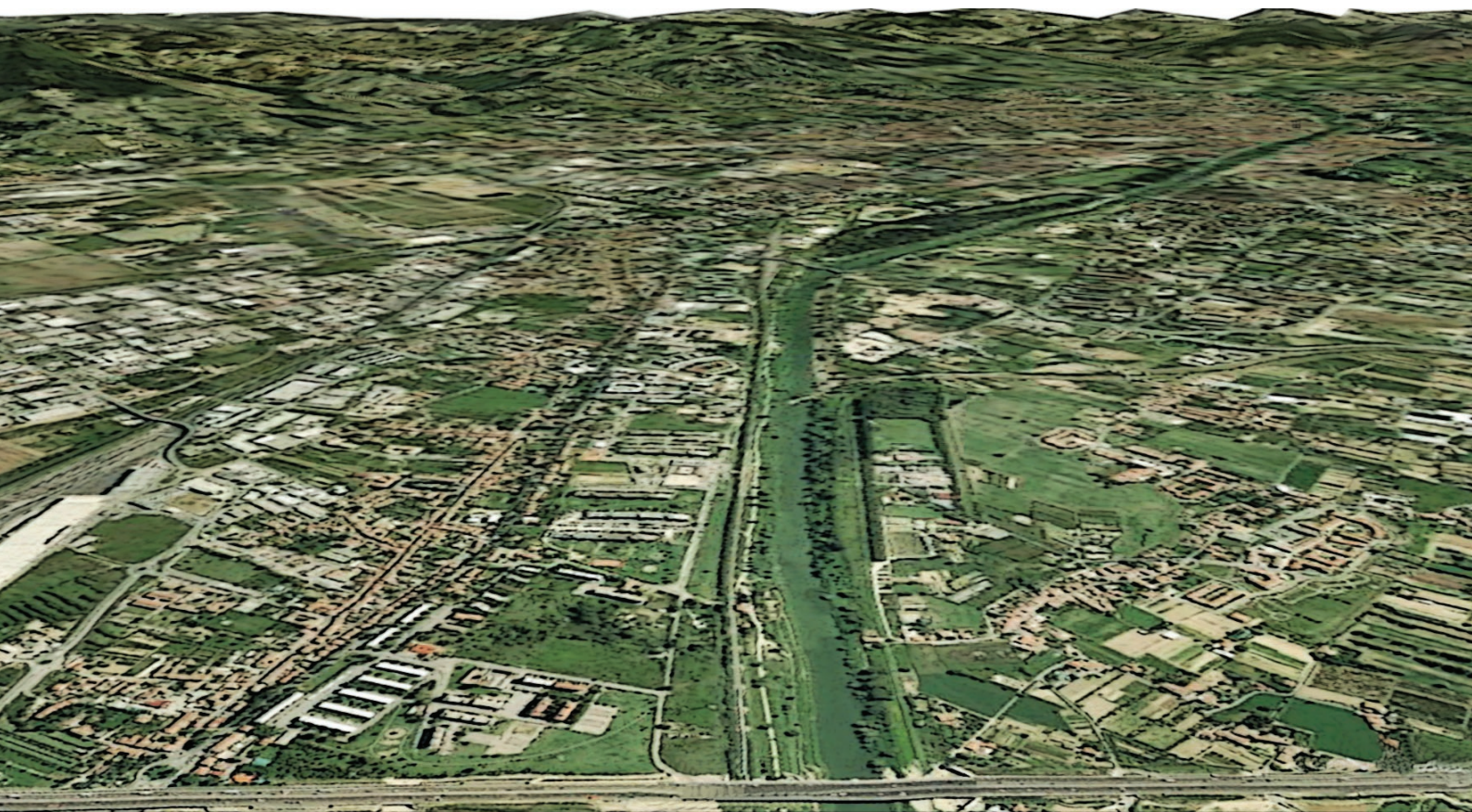
Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (<https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf>)

Publisher copyright claim:

(Article begins on next page)

Per la
riqualificazione
delle
città toscane



Marco Massa
Benedetto Di Cristina
Francesco Alberti
Luca Nespolo

Indice delle tesi

- 1.** Centralità degli spazi pubblici e aperti per la riqualificazione di città e territorio
- 2.** Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città
- 3.** Controllo delle densità e degli usi per la qualità della vita urbana
- 4.** Abitazione e riqualificazione urbana: il ruolo dell'edilizia sociale
- 5.** Obiettivi sociali, economici, ambientali della riqualificazione integrata
- 6.** Nuova politica della città a scala territoriale
- 7.** Il piano comunale come piano di riqualificazione
- 8.** Primato del piano nel rapporto pubblico/privato: ruolo della perequazione
- 9.** Le conoscenze preliminari per interventi cauti e precisi
- 10.** Disegno del suolo e zonizzazione
- 11.** Comunicazione e rappresentazione

Le città toscane si confrontano da più di quindici anni con la trasformazione delle aree abbandonate, ma solo da pochi anni hanno tentato di trattare il tema in modo organico: progettare tutte queste aree con una visione d'insieme che, in linea di principio, può rendersi autonoma dalla loro dimensione, dalle precedenti destinazioni, dalla densità e dal tipo di proprietà, per concentrarsi sul ruolo che possono svolgere nel progetto di riqualificazione urbana, quindi sugli effetti che derivano, dalla loro trasformazione, su tutte le altre parti della città.

Hanno provocato questo ritardo:

1. L'idea che ci si potesse occupare di riqualificazione senza modificare gli strumenti prodotti dalla cultura del recupero. L'applicazione della legge '59, pur con alcuni limiti, è riuscita, negli anni ottanta, ad anticipare (e in parte a neutralizzare) l'intervento speculativo sull'edilizia esistente ed avviare una prassi sostenuta da una cultura del progetto che ha dato risultati di eccellenza anche nel panorama nazionale (piani dei centri storici pilota). Al contrario gli attuali programmi di trasformazione sono guidati in molti casi da investimenti privati che i comuni faticano a orientare verso l'interesse pubblico sia per la grave crisi finanziaria delle istituzioni che per la mancanza di strumenti aggiornati. In un certo senso si può dire che il successo e il prestigio acquisiti a suo tempo dal recupero urbano hanno ritardato l'aggiornamento. Non è più possibile guidare trasformazioni rilevanti con le norme tecniche derivate dalla sola analisi delle strutture edilizie esistenti in loco, né è più utile concordare con la proprietà nuovi indici di utilizzazione, convertendo i volumi esistenti, quando è chiaro che le quantità e le funzioni possono essere governate solo con programmi appropriati che si estendono ad altre zone avvalendosi dello strumento della perequazione. L'uso improprio della cultura del recupero, dei suoi termini e dei suoi strumenti corre il rischio di trasformarla in un lupo in veste di nonna.

2. La legge regionale n.1/05, che, pur inscrevendo le trasformazioni urbane tra i fenomeni da regolare col "governo del territorio" e pur completata da regolamenti successivi, non affronta con sufficiente efficacia i processi che oggi investono gli insediamenti. Questo approccio ha indebolito in generale il progetto di riqualificazione ed in particolare i piani dell'ultima generazione, che si stanno mostrando inadeguati a far fronte alle continue e aggressive proposte di conversione funzionale e ristrutturazione urbanistica di aree interne alle città. D'altra parte, la stessa legge vieta l'ulteriore urbanizzazione di suolo che non sia adeguatamente giustificata riconoscendo implicitamente che, avendo esaurito le loro riserve di spazio edificabile, le città devono ristrutturarsi al loro interno.

Le conseguenze di questa problematica non sono state finora prese in considerazione.

La prima è che le strategie di programmazione a tutti i livelli devono essere orientate al recupero e alla riqualificazione degli insediamenti esistenti con un'ottica più completa e integrata rispetto alle esperienze del passato. Il territorio già urbanizzato deve quindi essere precisamente delimitato, reso riconoscibile, facilmente accessibile, rafforzato nelle sue strutture e dotato di maggiori livelli di servizi e attrezzature. Il piano dovrebbe essere concepito come un "progetto di città" e rappresentato in un disegno unitario chiaramente comprensibile che connetta tutti gli interventi previsti. Inoltre, poiché grandi interventi estensivi saranno sempre più rari, i nuovi interventi parziali (di ristrutturazione morfologica o di conversione solo funzionale) saranno tanto più utili quanto riusciranno ad apportare nuova qualità urbana non solo alle aree direttamente interessate ma al contesto nel quale sono inserite.

Una impostazione di questo tipo presuppone che l'intervento pubblico faccia fronte alla riduzione quantitativa dei suoi impegni riacquistando la capacità progettuale e il primato culturale che ha avuto nella fase del "recupero". Termine che oggi viene usato in maniera estensiva ed impropria anche per presentare operazioni di puro investimento immobiliare che finiscono per generare diffidenza e sfiducia dei cittadini. Si tratta non tanto di ripristinare l'ingiustificata supremazia degli insediamenti rispetto al territorio e all'ambiente, ma piuttosto di definire regole e principi per l'utilizzo razionale di un grande serbatoio di aree in trasformazione, di un grande mercato che da tempo si muove in modi scomposti, provocando la perdita di aree strategiche per la riqualificazione delle città e l'ulteriore degrado sociale dei tessuti urbani.

Per tali scopi sono precisate le 11 tesi seguenti che trattano i maggiori problemi suscitati dall'ultimo ciclo di trasformazione delle città toscane, e offrono una sintesi delle riflessioni critiche e delle buone pratiche messe a punto per la soluzione di problemi analoghi in Italia e in Europa negli ultimi tre decenni.

Possono essere divise in due categorie:

1. quelle che trattano obiettivi strutturali della riqualificazione, comuni alle città toscane come ad altre città italiane e europee, dove la dismissione delle aree connesse ad attività obsolete o incompatibili, la contrazione dell'intervento pubblico diretto e la necessità di contrastare i processi di degrado della vita urbana hanno introdotto rilevanti innovazioni nella concezione di aspetti decisivi del piano e del progetto di riqualificazione: lo spazio pubblico, aperto, e il rapporto col paesaggio (tesi 1), il ruolo delle infrastrutture nell'urbanizzazione diffusa (tesi 2), la densità e le funzioni (tesi 3), la residenza sociale (tesi 4), una visione non meramente fisica della trasformazione urbana, ma che interessi anche gli aspetti sociali ed economici (tesi 5), una nuova politica sovracomunale e regionale, per reti di città e nuove centralità contro l'urbanizzazione diffusa e casuale (tesi 6).

2. Quelle che riguardano dispositivi strumentali, ossia relativi a dispositivi necessari a realizzare gli obiettivi precedenti e fanno riferimento a come questi strumenti si sono adeguati nella realtà regionale toscana a trasformazioni che investono regioni italiane e europee ad alta densità di insediamento, con un rilevante patrimonio urbano e ambientale che deve essere correttamente interpretato nei programmi di sviluppo economico. Questo gruppo di tesi riguarda la concezione e la comunicazione dei piani. Due trattano, rispettivamente, i principali contenuti del piano comunale (tesi 7) e la perequazione per una migliore e più economica attuazione delle previsioni dei piani per gli enti locali (tesi 8). Le altre tre trattano un problema particolare della programmazione in Toscana, dove il "linguaggio" del piano, e la sua giustificazione logica, stanno generando documenti sproporzionatamente costosi, astratti, e, a volte, mistificatori rispetto agli obiettivi. E puntano a ristabilire criteri e valori efficaci e sintetici (selezione e finalizzazione delle analisi, tesi 9; progetto di suolo, tesi 10; rappresentazioni distinte a seconda delle finalità e degli strumenti, tesi 11).

Nell'insieme le tesi stimolano una nuova cultura del progetto e del piano capace di rilanciare valori e immagine della città; di confrontarsi con maggior precisione/pertinenza con le trasformazioni in atto; di essere meglio compresa dagli abitanti; di promuovere la semplificazione procedurale e la riduzione dei costi/tempi degli strumenti della programmazione pubblica.

Tesi n. 1 Centralità degli spazi pubblici e aperti per la riqualificazione di città e territorio

TESI

Il rapporto armonico con il paesaggio è uno dei caratteri fondanti l'identità delle città storiche toscane. E l'apertura al territorio è stata tra i principali obiettivi (non sempre realizzati) della pianificazione comunale e intercomunale. I processi di urbanizzazione diffusa si pongono oggi in contrasto sia col modello delle relazioni storiche sia con l'idea di città-territorio che ha che, da un certo punto ha guidato l'urbanistica del Novecento. Per costruire una nuova (moderna) alternativa il progetto di riqualificazione deve puntare a ricostruire, soprattutto nelle aree di recente costruzione, una relazione fra ambienti urbani ed extraurbani appropriata alle attuali condizioni di vita. A questo scopo possono essere utilizzate le aree rurali di frangia e periurbane, le aree di risulta dell'urbanizzazione diffusa, nonché gli spazi per standard e gli spazi aperti esistenti e ricavabili negli interventi di riconversione urbana. Ciò richiede, fra l'altro, di rivedere e aggiornare le nozioni di spazio pubblico, di servizi, di standard, rafforzando il loro ruolo centrale nel programma di riqualificazione.

COMMENTO

Nella fase di riqualificazione urbana, il disegno unitario e a rete degli spazi pubblici, degli spazi aperti e a verde è concepito come il motore della riqualificazione privata delle aree circostanti che si appoggia alla valorizzazione prodotta dall'intervento pubblico. Il Plan de l'Est di Parigi del 1980 si è dimostrato una grande occasione di riqualificazione e uno stimolo alla crescita degli investimenti privati.

Così alla crisi finanziaria dello stato le città dovrebbero far fronte mediante una diversa concezione del rapporto pubblico/privato (non più meccanicamente distinto, ma soggetto ad una serie di rapporti diversamente sfumati), senza rinunciare alla regia pubblica della programmazione, ad un disegno unitario e a rete degli spazi e degli interventi, ad un adeguamento della nozione di standard e di servizi di interesse collettivo. Tale revisione può comprendere anche servizi privati che concorrono a innalzare la qualità della vita urbana (come certi servizi commerciali: le farmacie, o gli uffici postali) con forme di finanziamento/gestione misti, senza sostituire con questi gli obblighi di legge, anzi aumentandoli anche ricorrendo ai meccanismi perequativi.

Gli spazi aperti residui nelle città, le aree di frangia e periurbane, le aree di agricoltura tradizionale nei territori dell'urbanizzazione diffusa sono spazi da considerare nel disegno unitario di riqualificazione. Essi possono essere considerati di interesse generale in quanto rivestono anche un altro ruolo: quello di riequilibrio ecologico e di freno all'ulteriore diffusione urbana. I recenti piani assumono questi spazi come elementi del disegno territoriale-urbano (ad esempio nella forma delle cinture verdi recentemente rilanciate per le aree periurbane in molte città come Francoforte, Milano, o, in Toscana, Pistoia, o di cunei verdi, fasce verdi, ecc.). Di particolare interesse sono quei piani che riescono a integrare in un'unica strategia gli obiettivi di istituire una rete ecologica costituita da diverse tipologie di aree fra le quali orti urbani e aree rurali mantenute per il loro valore nel ciclo agro-alimentare locale che attraversa l'urbano, interconnessa ai percorsi della mobilità elementare, e riqualificano gli insediamenti (come accade in molti piani urbanistici della Germania, ad esempio quelli di Monaco di Baviera, di Stoccarda, di Hannover).

Prevale invece nella prassi locale un atteggiamento difensivo che accetta la frammentazione e la dispersione degli spazi pubblici subordinatamente alle caratteristiche (dimensionali, localizzative) delle proprietà, senza creare la sinergia necessaria fra attività/servizi privati di interesse generale e attività/attrezzature pubbliche. Spesso si perde così il senso delle grandi dimensioni necessarie all'uso dei veicoli e alla misura delle attrezzature pubbliche contemporanee (ospedali, stadi, centri commerciali, ecc.) per le quali non si riesce a concepire una struttura integrata fra spazi pubblici (generalmente necessari per la mobilità), strutture preesistenti e nuovi interventi edilizi.

CONCLUSIONI

Per avvicinarsi ad una concezione di spazio pubblico appropriata alle città toscane (frequentato, protettivo, vario, aperto), che ora si può solo immaginare, i piani dovrebbero proporre sistemi di spazi pubblici secondo un disegno a rete che:

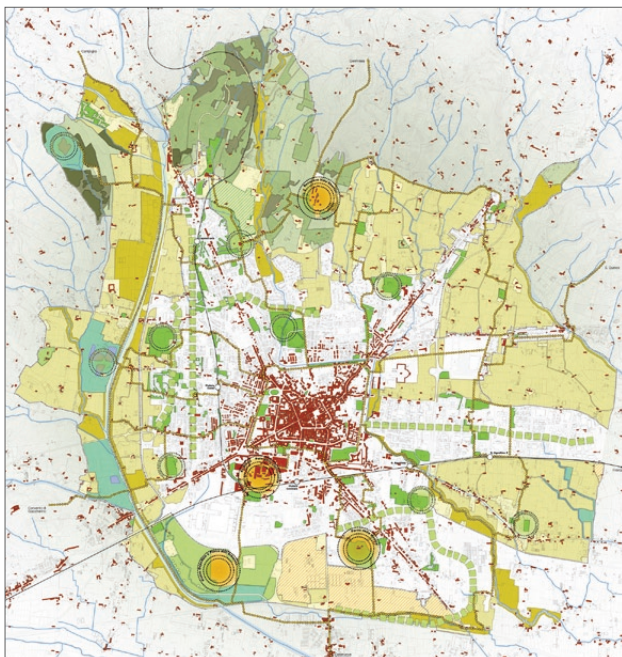
- ha nuovi poli nelle aree di ristrutturazione urbanistica;
- avvia progetti di mitigazione della prevalenza dei veicoli nelle strade esistenti;
- non perde l'occasione di progettare come aperture al paesaggio o corridoi ecologici-naturalistici gli spazi aperti ereditati dalla applicazione degli standard urbanistici (invece di densificare i quartieri pubblici);
- considera gli standard di legge come minimi da superare anche con l'applicazione dei dispositivi perequativi e ripensati in funzione delle esigenze delle specifiche realtà locali;
- non tratta gli spazi a standard come mere quantità sulla carta ma li trasforma in luoghi urbani ciascuno dotato di un carattere formale riconoscibile;
- considera la rete delle percorrenze, in particolare quelle della mobilità elementare e del trasporto pubblico, come parte integrante di tale sistema, così da garantirne, dal punto di vista morfologico, funzionale, e, per quanto possibile, ambientale (per mezzo di corredi arborei e vegetali in genere), la continuità all'interno dei tessuti e la connessione fra centri storici e grandi in varianti territoriali (aree fluviali, paesaggi rurali collinari e di pianura, boschi, ecc.).



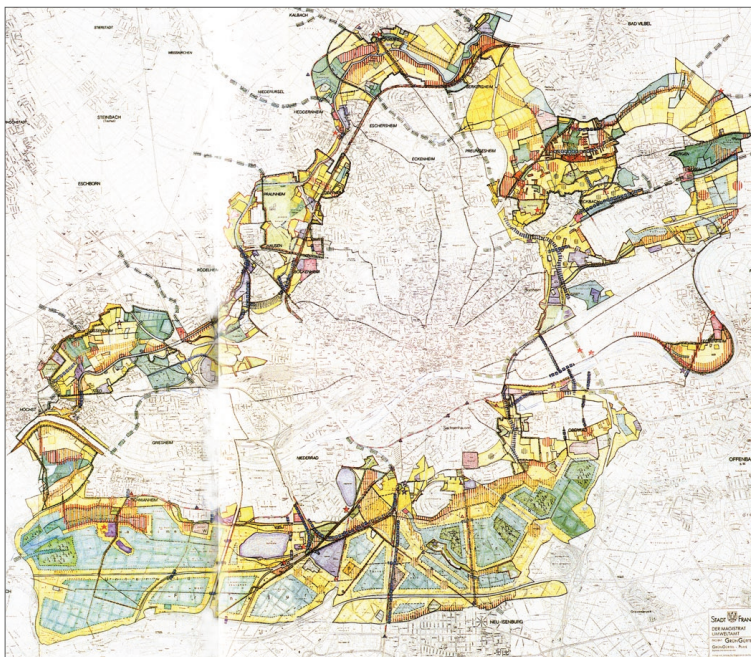
Attraverso operazioni di trasferimento dei volumi, gestite da una società di trasformazione urbana pubblico-privata è in atto a Barcellona un'azione sistematica di recupero delle corti interne degli isolati dell'*Example* di Cerdà, che ha restituito all'uso pubblico, dal 1998 a oggi, oltre 93.000 mq di superficie (nelle foto: una delle corti trasformate in giardino sull'Avinguda Roma)



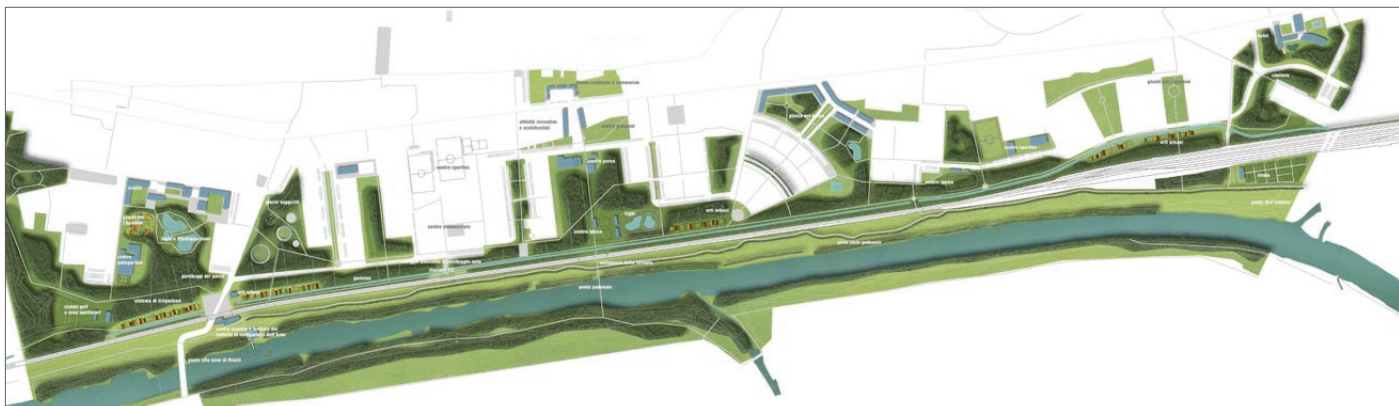
Il recupero dell'area dismessa degli stabilimenti Citroën a Parigi; la riqualificazione ruota attorno ad un parco pubblico di 14 ettari, cuore di una grande Zac (*Zone d'aménagement concerté*) sulla *rive gauche* della Senna, realizzato nei primi anni Novanta su progetto delle équipes Viguier/Provost e Clément /Berger, vincitrici ex aequo di un concorso internazionale di progettazione



Schema direttore della cintura verde del R.U. di Pistoia (Comune di Pistoia, con la consulenza di M. Massa, L. Nespole, S. Carmannini, 2010)



Piano generale della cintura verde di Francoforte (1991); il piano è stato in gran parte realizzato grazie anche alla diretta partecipazione dei cittadini (da *Urbanistica* n.107, 2006)



Progetto guida per la ristrutturazione e la riqualificazione dell'area de "Le Piagge" a Firenze, master plan del Parco delle Piagge (Giancarlo De Carlo e Associati, 2002)

Tesi n. 2 Progetto urbano delle infrastrutture e trasporto pubblico per il territorio-città

TESI

Le infrastrutture sono uno strumento strategico della riqualificazione urbana particolarmente nelle aree dell'urbanizzazione diffusa, dove l'intero territorio è annesso all'urbano. La pianificazione urbanistica deve essere strettamente integrata a quella della mobilità, in tutte le sue articolazioni (elementare e meccanizzata, pubblica e privata, su ferro, gomma e, ove possibile, acqua), assumendo l'accessibilità, in particolare mediante le modalità di trasporto ambientalmente più compatibili come parametro fondamentale delle scelte localizzative.

Inoltre, la ristrettezza di risorse richiede un'accurata selezione e strategie calibrate. Il loro progetto non dovrebbe essere più limitato al solo rispetto dei parametri tecnico-prestazionali del Codice della strada, ma dovrebbe prendere in carica parametri di paesaggio, di composizione urbana e disegno degli spazi pubblici.

COMMENTO

La mobilità è una parte importante della vita quotidiana. Può essere considerata un valore se associata a un incremento del raggio d'azione di ciascun cittadino e quindi a un allargamento delle sue possibilità di scelta. Ma sempre più spesso il numero degli spostamenti giornalieri, le distanze coperte e il ricorso all'automobile rappresentano invece scelte obbligate derivanti da una non equilibrata distribuzione spaziale delle attività e dall'assenza di alternative al mezzo privato: una situazione che, nelle condizioni attuali di segregazione e dispersione degli insediamenti, comporta sprechi enormi di risorse, di tempo, di energie per tutti gli abitanti e produce impatti molto pesanti, in termini di inquinamento e dequalificazione dell'ambiente urbano. Nonostante le raccomandazioni, per altro generiche, contenute nel Regolamento 2/R del 2007 della LR 1/2005

("Valorizzazione degli insediamenti"), nei comuni della Toscana, al pari del resto d'Italia e in aperto contrasto con gli impegni e gli atti di indirizzo strategico sull'ambiente urbano formulati e sottoscritti in sede europea, la gestione della mobilità è però ancor oggi trattata – salvo rare eccezioni – come un settore a sé stante rispetto alla pianificazione e gestione delle trasformazioni urbane. I piani comunali, ad ogni livello, tendono a eludere di fatto i problemi legati al traffico, talvolta rinviandone la soluzione ad improbabili "grandi opere" future, o limitandosi a prevedere, più sulla spinta di interessi di parte che sulla base di una chiara strategia, grandi parcheggi localizzati a ridosso delle aree centrali. La realizzazione parziale, sconsiderata e diluita in tempi immancabilmente molto più lunghi rispetto alle previsioni iniziali di tali interventi si è spesso rivelata inefficace o addirittura controproducente rispetto agli obiettivi di razionalizzazione che ne dovevano essere il presupposto. Dal canto loro, i Piani del traffico, oltre a occuparsi in modo pressoché esclusivo della regolazione della mobilità privata non tengono solitamente conto, se non in termini di capacità o di limiti alla circolazione, delle caratteristiche e qualità specifiche degli spazi stradali, ignorandone il valore di spazi pubblici.

In tutta Europa la riqualificazione delle strade esistenti e la realizzazione di nuove infrastrutture, in particolare linee di trasporto pubblico in sede propria con le relative fermate o stazioni, sono invece diventate l'occasione per migliorare le condizioni di vivibilità degli insediamenti, riordinare in modo sistematico i tessuti urbani e creare nuovi spazi pubblici: il repertorio di piani e progetti è ormai molto ampio e riguarda sia grandi aree metropolitane (Parigi, Barcellona, Berlino, Londra), sia medie e piccole città (Strasburgo, Friburgo, Delft, Graz). Interventi di questo tipo sono ancora minoritari ma cominciano a diffondersi anche in Italia (v. il piano delle Cento stazioni a Napoli). A Firenze la tranvia e la linea ferroviaria regionale che sarà rafforzata a seguito della costruzione di una linea dedicata ai collegamenti nazionali aspettano ancora un progetto di riqualificazione delle stazioni/fermate e delle aree urbane attraversate.

CONCLUSIONI

Piani urbanistici e piani di settore della mobilità (PGTU, PUM, piano della sosta), dovrebbero coordinarsi nello spazio, nel tempo e dal punto di vista procedurale, diventando strumenti complementari di una medesima strategia di riqualificazione urbana articolata su tre livelli:

- sul piano funzionale, in modo da garantire ad ogni ambito e/o polarità urbana un grado di accessibilità commisurato alla domanda e alle caratteristiche morfologiche del contesto;

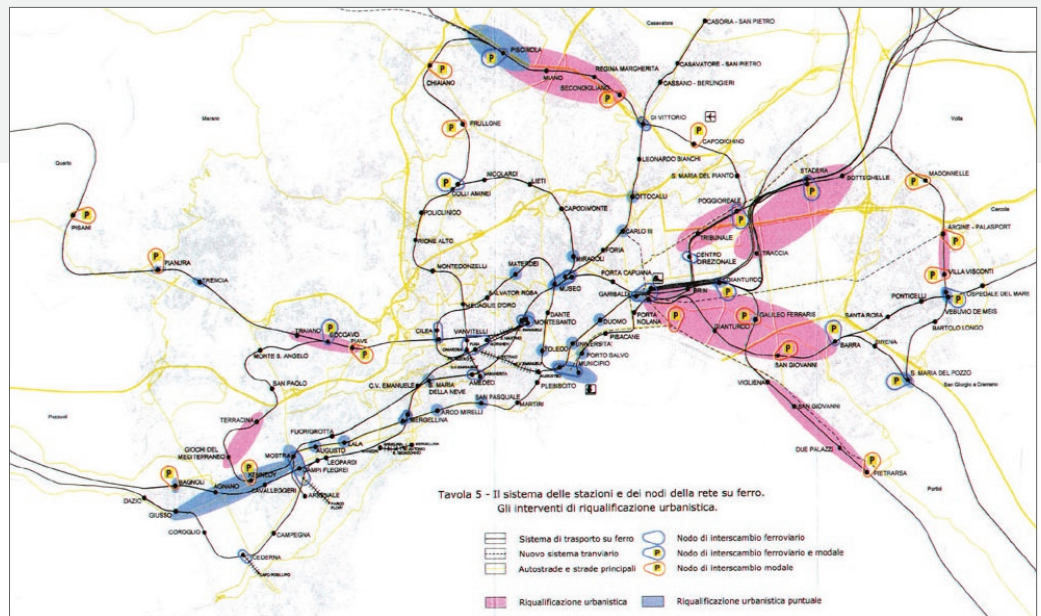
- sul piano ambientale, attraverso la limitazione all'uso delle automobili nei centri urbani e la contestuale promozione e implementazione delle reti della mobilità elementare e del trasporto pubblico;

- sul piano dell'immagine urbana, di cui storicamente le strade, le stazioni ferroviarie e metropolitane, ma ormai anche i parcheggi, le piste ciclabili, le fermate degli altri mezzi pubblici, e in generale ogni "segno" legato alla mobilità, sono parte significativa ed emergente nella percezione "ad altezza d'uomo". Allo scopo di orientare l'individuazione delle priorità nella pianificazione territoriale e nelle scelte di mobilità correlate, si può fare riferimento, sull'esempio dei Piani locali della mobilità inglesi (es. York), a una "gerarchia degli utenti della strada", che metta ai primi posti pedoni, ciclisti, e utenti dei mezzi pubblici. La creazione di reti pedo-ciclabili continue e l'ampliamento delle zone pedonali e a traffico limitato rappresentano fondamentali azioni di riqualificazione urbana spesso ottenibili quasi a costo zero. Inoltre, nelle cosiddette "isole ambientali" (o "zone 30"), l'abbassamento dei limiti di velocità, oltre ad aumentare la sicurezza, consente di ridurre le sezioni delle carreggiate a vantaggio dei marciapiedi, delle piste ciclabili e della sosta.

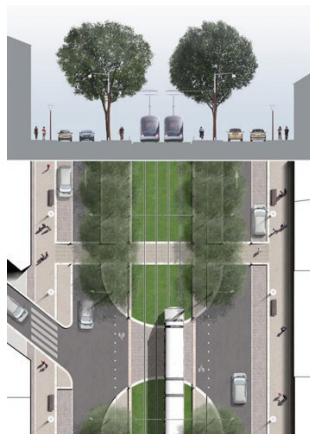
Per incentivare la riqualificazione degli spazi stradali e la buona progettazione della rete stradale urbana si può pensare di stabilire degli standard speciali (ad esempio l'obbligo che le sezioni stradali siano occupate dalle carreggiate per non oltre il 50% e per il resto siano destinate a marciapiedi, piste ciclabili e fasce verdi). Criteri analoghi dovranno poi essere applicati anche alla progettazione delle aree di sosta.

Per gli interventi di maggiore entità che si rendano comunque necessari, i progetti preliminari, comprensivi delle opere di sistemazione urbana che ne garantiscono il corretto inserimento, dovranno essere sviluppati e integrati già all'interno del regolamento urbanistico (v. Tesi n. 7).

Nel piano delle "Cento stazioni", approvato dal comune di Napoli nel 2001 ed oggi in via di completamento, il sistema del trasporto pubblico su ferro, potenziato e integrato nell'ambito di un programma regionale di sviluppo della rete, diventa il supporto per operazioni diffuse di riqualificazione urbana, focalizzate intorno ai nodi-stazione, secondo il modello dei Tod (*transit oriented development* - insediamenti orientati al trasporto pubblico), teorizzato nel 1992 dall'urbanista americano Peter Calthorpe



Come già a Boston con la Central Artery e a Torino con il passante ferroviario, a Madrid l'interamento dell'autostrada M-30 (foto a sinistra), iniziato nel 2009, è il motore di una grande operazione di rinnovo urbano che interessa una superficie di 820 ettari, per lo più destinati a parco, lungo le sponde del Rio Manzanares



Nuove linee di trasporto pubblico come occasione di riqualificazione urbana in Francia: esempi di disegno di suolo lungo i tracciati tranviari a Strasburgo (A. Peter, 1994) e Le Mans (2007), e a corredo del sistema di busvie protette a Nîmes (progetto, M. Corajoud, 2008)



Il BIP (Boulevard intercommunal du Paris), che attraversa la banlieu a nord di Parigi, è un esempio di autostrada urbana con sezione trasversale e trattamento dei margini continuamente variabili in funzione del disegno urbano e della qualificazione paesaggistica delle aree al contorno (P. Duguet, 2002-2007)

Grazie all'estensione a tutta l'area urbana del limite di velocità di 30 km/h e allo sviluppo del trasporto collettivo, Graz ha potuto restituire all'uso pubblico e alla mobilità elementare molti spazi precedentemente destinati al traffico veicolare

Tesi n. 3 Controllo delle densità e degli usi per la qualità della vita urbana

TESI

Perché i progetti di ristrutturazione urbanistica e di conversione funzionale di aree ed edifici abbandonati possano essere definiti "di riqualificazione" devono perseguire una integrazione equilibrata col tessuto urbano circostante adottando densità e destinazioni d'uso appropriate. Quando queste non garantiscono i margini di profitto verificati attraverso specifiche modalità convenzionali necessari ad assicurare gli investimenti si userà la perequazione per formare spazi o servizi pubblici significativi.

COMMENTO

Nella maggior parte degli interventi di ristrutturazione urbanistica di grandi aree abbandonate i rappresentanti dei cittadini hanno, da tempo, contestato agli amministratori l'accettazione di densità elevate (talvolta calcolate computando fabbricati semipermanenti e condonati) e funzioni non appropriate. Inoltre i criteri adottati per misurare il volume dai regolamenti comunali spesso non includono nel calcolo le parti interrato e i sottotetti producendo alla fine un notevole aumento percentuale.

La risposta si è valsa di tre argomenti:

- è giusto dotare la città di nuove strutture urbane con carattere di centralità sostituendo, a parità di indici, tutti gli edifici esistenti anche quando presentano un bilancio di rilevanti volumetrie ;
- non si potrebbe fare in altro modo perché gli imprenditori dell'edilizia devono operare in un mercato che permette di compensare i rischi dell'investimento immobiliare solo assicurandosi in partenza una rendita fondiaria alta. Il governo locale può soltanto chiedere un surplus di oneri di urbanizzazione, con accordi a geometria variabile, sotto forma di edilizia sociale e opere pubbliche varie;
- è arrivato il momento di contrapporre i tessuti urbani compatti e le opportunità della congestione agli spazi vuoti e desolati della periferia contemporanea.

I programmi di riqualificazione urbana devono superare questi argomenti indicando quali possono essere le densità e le destinazioni giuste, anche sulla base di un bilancio della progettazione urbana del Novecento, nella quale la spaziatura tra edifici è stata una conquista rilevante del riformismo sociale, integrata, alla fine del secolo da una nuova responsabilità verso il contesto.

D'altra parte le ricerche economiche comparate sulla ripartizione del plusvalore generato dalla valorizzazione immobiliare e le procedure della perequazione hanno dimostrato (e possono se del caso essere utilizzati per verificare) la convenienza economica degli interventi di riuso che mediamente superano il profitto del settore industriale (si veda la scheda 5).

Quindi non è immaginabile ritornare a rapporti di copertura superiori a quelli realizzati tra le due guerre quando, anche Italia, si è riformato il tessuto residenziale ad isolati adottando blocchi di 3-5 piani e corti di ampiezza pari alle strade (quartiere dello Statuto a Firenze). In ogni caso lo standard di 9-10 mq. di verde per abitante, stabilito nel '68, dovrebbe essere sempre rispettato come garanzia di una spaziatura accettabile tra gli edifici, che non impedisce la composizione urbana densa (ne è un esempio nella periferia di Firenze il PEEP del Cavallaccio che pure ha una densità fondiaria elevata tenuta sotto controllo da una morfologia adeguata al luogo).

Al contrario nei grandi interventi proposti recentemente per Milano (Santa Giulia, Citylife, ecc.) colpisce la brutale contrapposizione con l'ambiente circostante determinata dal salto di densità e esaltata dal disegno architettonico e urbano che rende marginale il parco previsto.

CONCLUSIONI

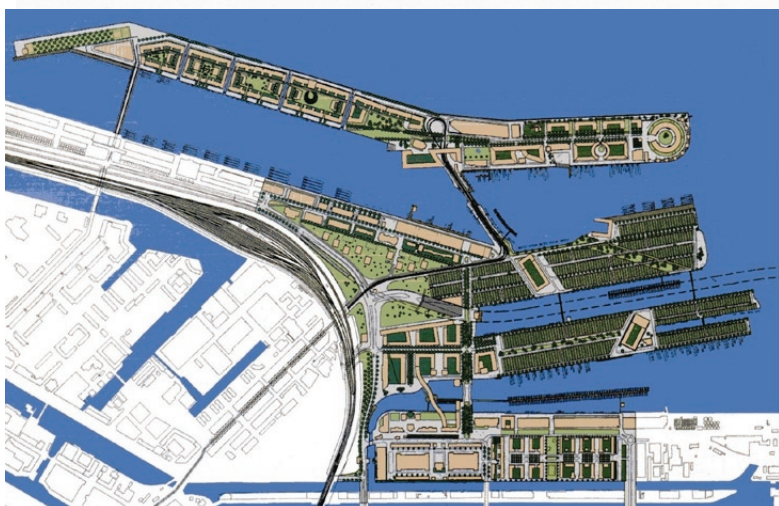
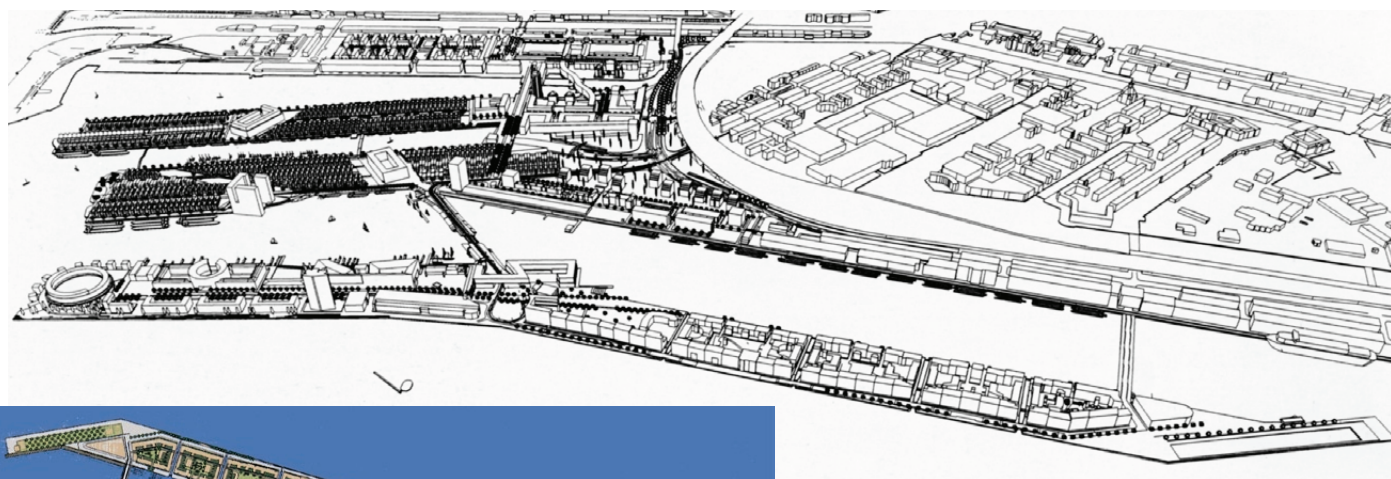
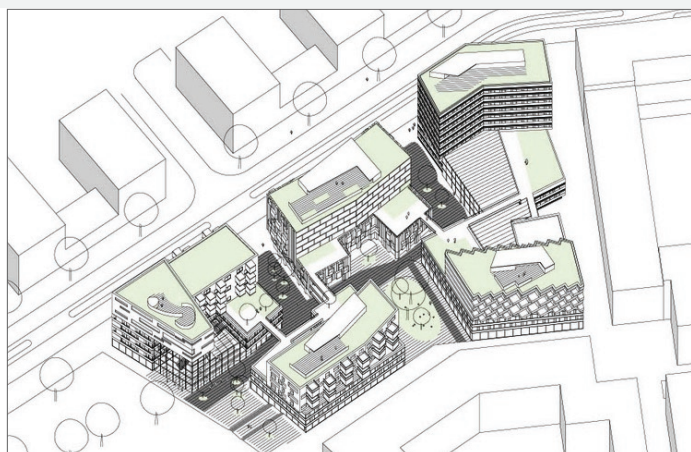
La densità insediativa deve essere commisurata a quella delle aree adiacenti. Densità fondiaria con I_f superiore a 3 mc/mq, così come radicali cambiamenti di funzioni, devono essere adeguatamente giustificate con procedimenti di valutazione incorporati nel progetto e comunque subordinate all'esistenza o alla contestuale attivazione delle infrastrutture necessarie a gestire i nuovi carichi urbanistici senza ripercussioni negative sul resto del sistema, privilegiando le forme di accessibilità ambientalmente più compatibili (pedonale ciclabile e mediante TPL).

Non solo gli indici di utilizzazione ma tutti i parametri che concorrono nella determinazione della densità -rapporto di copertura, quantità di spazio pubblico e altezze degli edifici- devono essere commisurati a quelli delle aree adiacenti e, in caso di radicali cambiamenti di funzioni e di aggravio del carico urbanistico (numero di abitanti, consumi di acqua e produzione di rifiuti) occorre incrementare le dotazioni di standard e verificare a parte l'area destinata unicamente alla circolazione e alla sosta dei veicoli.

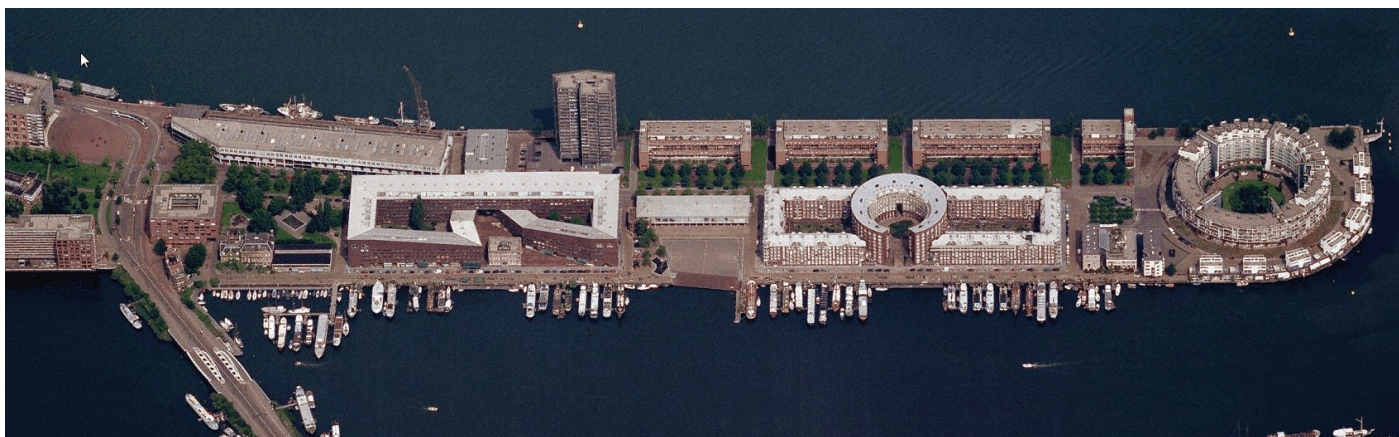
La ricerca "architettonica" di spazi pubblici misurati e qualificati, che può passare talvolta anche attraverso un cauto e progettato ridimensionamento di quelli esistenti, non deve essere confusa con la manipolazione arbitraria degli standards, che rimane una perdita irreversibile di aree (faticosamente) conquistate all'uso pubblico.



Compattezza, densità, mix di funzioni ed elevate prestazioni energetiche degli edifici caratterizzano i recenti programmi per nuovi insediamenti sostenibili in Scandinavia, come il recente quartiere modello "Low2No", in via di realizzazione su un progetto d'insieme selezionato di Arup International, vincitore di un concorso internazionale (2010)



Il recupero delle isole artificiali nella parte orientale del porto di Amsterdam, costruite tra 1874 e 1927 e abbandonate per decenni, è considerato nell'insieme un successo: sia per le quantità e i tempi (313 ettari, con 8.500 alloggi in poco più di 12 anni), sia per l'inserimento nel contesto, che ha raggiunto le densità richieste senza forzare le altezze. In particolare l'isola di Java (primo piano a destra nella veduta assonometrica) ha un tessuto di grandi isolati con corti profonde più di 50 metri che richiama l'edilizia storica lungo i tre canali centrali



Tesi n. 4 Abitazione e riqualificazione urbana: il ruolo dell'edilizia sociale

TESI

Il miglioramento dei quartieri di edilizia pubblica realizzati dalla metà degli anni sessanta e la costruzione di nuova edilizia sociale nelle zone di ristrutturazione urbanistica possono, in modi diversi, contribuire alla riqualificazione urbana a condizione che si seguano alcune regole:

- la disponibilità di aree libere nelle ex 167 non va intesa come occasione di densificazione e "crescita interna", talvolta presentate al pubblico come ricerca di urbanità;
- la nuova edilizia sociale, realizzata anche dai privati, non deve tornare al modello della "casa popolare" realizzata per fare fronte all'emergenza, ma deve inserirsi nelle aree di nuova centralità per offrire alloggi economici da usare a chi e deve e vuole vivere vicino ai luoghi di lavoro, di studio e ai servizi.

COMMENTO

Progetti di miglioramento dei quartieri di edilizia pubblica sono stati almeno avviati in diverse città toscane (Firenze "le Piagge", Prato, Arezzo, Siena, Livorno, ecc.) e, in parte realizzati con successo.

Ancora poco presenti i programmi di edilizia sociale che utilizzano gli incentivi concessi ai privati.

In proposito si può osservare che è forte la tentazione di utilizzare i grandi spazi vuoti e poco caratterizzati della periferia pubblica come una riserva di aree edificabili. Sono spazi effettivamente ancora informi, nei quali è difficile riconoscere la stessa idea modernista della città-parco e del suolo liberato dagli edifici per darlo al tempo libero allo sport. Inoltre la cultura del progetto ha rivalutato, dagli anni ottanta, l'idea di un tessuto urbano con spazi misurati, riconducibili ai tipi della città premoderna: strade, piazze, corti.

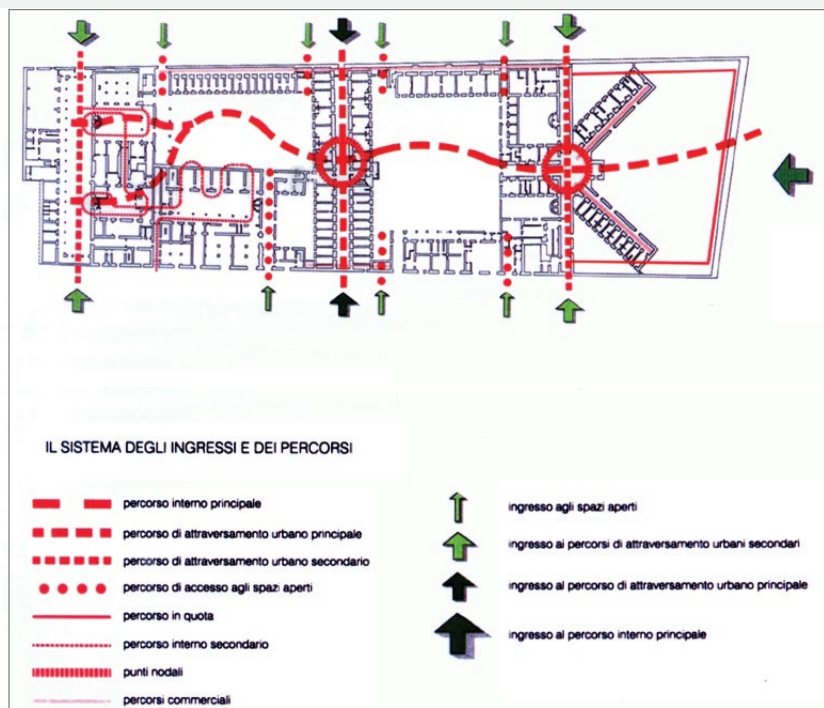
Sarebbe però un errore dilapidare il patrimonio di spazi liberi conquistati faticosamente, a suo tempo, con difficili, e non ripetibili, accordi tra i partiti di maggioranza e opposizione, senza avere prima provato a disegnarli come avrebbero potuto essere se la loro attuazione fosse stata guidata da veri progetti urbani. Sarebbe un errore anche in vista dell'esigenza di nuovi spazi verdi di valore ambientale-territoriale (presentati nella tesi 1). Le carte al 25.000 di fine secolo mostrano che la cintura della periferia pubblica ha nelle città italiane il valore di un intervallo con grandi spazi, dopo la densa espansione senza regole del dopoguerra, che sarebbe sbagliato disperdere. Mentre per il recupero degli edifici è possibile prendere ad esempio ciò che è stato avviato da tempo in altri paesi europei, (nuovi servizi dentro i fabbricati multipiano, ristrutturazioni edilizie che migliorano la vivibilità degli alloggi, le prestazioni tecniche e la qualità estetica degli edifici) per gli spazi non costruiti c'è una caratteristica italiana (grande dimensione-assenza di visione) che i progetti devono correggere e interpretare, senza però dimenticare di inquadrarla nella storia recente: nessun paese europeo ha avuto la nostra periferia anni 50 compatta e senza servizi.

Nei programmi di riqualificazione si apre l'opportunità –quantitativa- di richiedere agli investitori una quota di edilizia sociale come componente degli standards urbanistici, ma anche la opportunità –qualitativa- di inserire le abitazioni nei luoghi che vengono trasformati, assicurandovi la presenza di residenti. Tra l'altro si tratterebbe di abitanti che, per reddito e occupazione, hanno abitudini "urbane" (possiedono pochi veicoli, non vogliono allontanarsi dal centro). E' su questa base che va pensata, ridefinita e progettata la nuova edilizia sociale evitando di caratterizzarla come tipo di casa popolare marcata solo dalla combinazione di alta densità e piccoli alloggi.

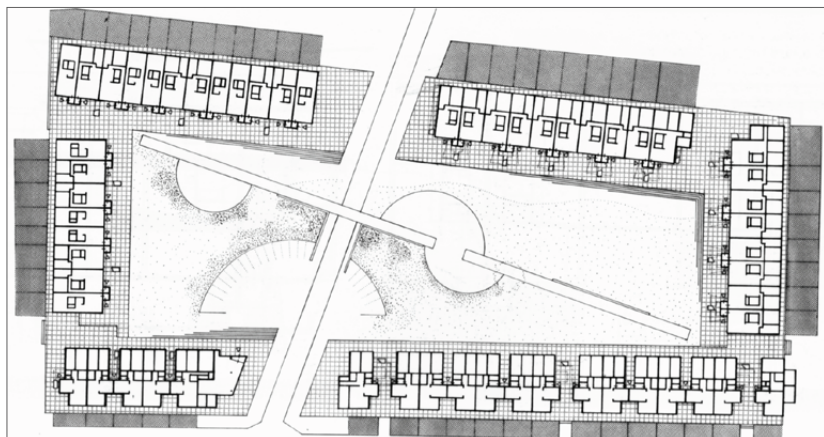
CONCLUSIONI

Nella conversione di aree dismesse, come in altri casi di ristrutturazione urbanistica, deve essere stimolata l'invenzione di tipi abitativi appropriati alla nuova edilizia sociale che convertano l'inevitabile alta densità in valore urbano e propongano una combinazione di funzioni adeguata ad aspettative ed esigenze degli abitanti. Inoltre si dovrebbe:

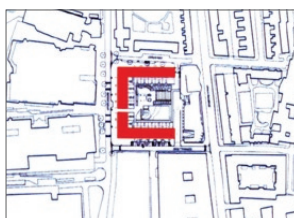
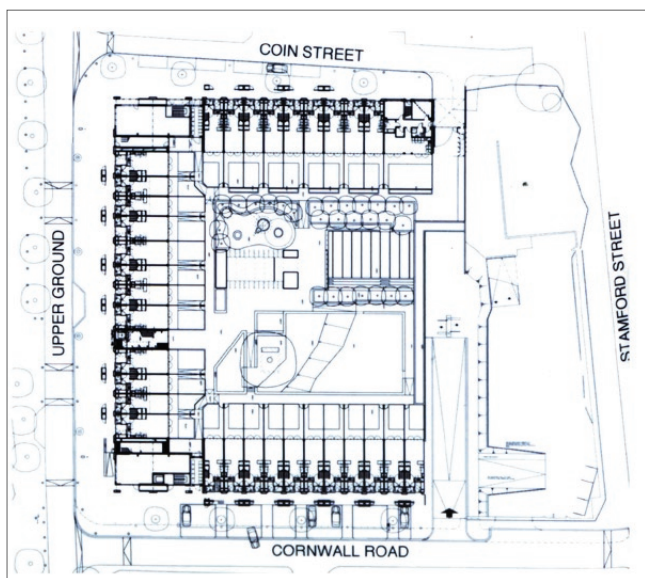
- attivare un ciclo di sperimentazione anche con progetti pilota, con valore dimostrativo, nei quali concentrare i finanziamenti;
- definire nei piani una politica della casa che stima il fabbisogno e distingue con precisione le diverse tipologie di abitazione (ad es. sociale convenzionata; sociale pubblica; privata);
- stabilire che la parte maggioritaria di edilizia residenziale sia reperita dal recupero di aree dismesse (in conformità con i principi della legge regionale n. 1/05), precisando le percentuali (ad esempio alcuni comuni già prescrivono il 70% di edilizia sociale dal recupero e 30% dalla nuova edificazione);
- stabilire che le previsioni di edilizia sociale vengano inserite nel disegno del sistema degli spazi pubblici e dei servizi, concorrendo a formare nuovi luoghi urbani centrali.



Recupero dell'antico carcere delle Murate e Firenze per usi misti: residenza pubblica, servizi, piazze e percorsi di connessione fra le diverse parti del quartiere storico (progetto di: R. Melosi, L. Pittalis, Ufficio residenza pubblica Comune di Firenze, 1997)



Complesso di 140 alloggi attorno ad una corte interna usata come spazio pubblico a Duren, Germania (Arch. Hermann Hertzberger, 1997; tratto da L. Gelsomino, O. Marinoni, *Territori europei dell'abitare*, Editrice compositori, Bologna 2009)



Edilizia pubblica a Coin Street, Londra: semi-isolato aperto su una piazza-giardino costruito demolendo precedenti edifici industriali. (Arch. Graham Haworth e Steve Tompkins, 2001; tratto da: L. Gelsomino, O. Marinoni, *Territori europei dell'abitare*, Editrice Compositori, Bologna 2009)

Tesi n. 5 Obiettivi sociali, economici e ambientali della riqualificazione integrata

TESI

La riqualificazione non può essere solamente edilizia o limitata al solo ambiente fisico-spaziale.

Più che nella fase di espansione, le azioni di riqualificazione devono misurarsi con la realtà sociale: le aree di degrado, le aree dismesse, gli ambiti di riqualificazione non sono “vuoti” privi di senso, ma spesso il degrado fisico corrisponde al degrado sociale, e catene di rapporti sociali, economici ed urbanistici si estendono all'ambiente circostante. Anche i programmi europei propongono una concezione allargata del concetto di riqualificazione fino a comprendere molteplici obiettivi riferiti ad aree di rilevante consistenza. Orientando le azioni proposte anche al miglioramento sociale i piani conseguono una migliore integrazione del nuovo intervento nel contesto preesistente.

COMMENTO

Conviene riferirci ai programmi europei come guida per il ruolo di “modello” che hanno svolto e svolgeranno nella prospettiva della “coesione economica, sociale e territoriale” assunta dal progetto di costituzione europea.

L'integrazione viene concepita sia nel senso fisico-ambientale e del superamento della visione settorialistica che vede separatamente infrastrutture, aree verdi, recupero, spazi pubblici, edilizia privata, edilizia pubblica, ecc. (si veda anche la scheda n. 6), sia nel senso degli obiettivi di crescita occupazionale, sviluppo formativo, integrazione multiculturale, sia infine nel senso del riconoscimento degli attori che partecipano al processo di trasformazione (abitanti, istituzioni e operatori). In particolare, la partecipazione degli abitanti, finalizzata a obiettivi precisi, assume un ruolo realmente decisionale. Ambedue gli aspetti (superamento della visione settorialistica e compartecipazione degli attori) sono necessari per il piano di riqualificazione.

Il rinnovo di molte città europee grandi e piccole si fonda su operazioni di riuso di aree degradate o dismesse riuscite sia dal punto di vista dell'integrazione sociale che dal punto di vista dell'integrazione fisico-morfologica ed ambientale (le ristrutturazioni del lungofiume di Bilbao o quella della ex Citroen a Parigi sono esempi di interventi di grandi dimensioni, mentre, per i piccoli interventi, si possono citare i numerosi interventi del Plan de l'Est di Parigi).

In generale in Italia il problema dell'integrazione non è considerato data la prevalenza di interessi meramente edilizi, e i casi di le buone pratiche dipendono da circostanze eccezionali (come nel caso ad esempio di alcune azioni dell'Agenzia di sviluppo Nord Milano per il riuso delle aree dismesse di Sesto San Giovanni). Al contrario nei grandi interventi proposti recentemente per Milano città (Santa Giulia, Citylife, ecc.) colpisce la brutale contrapposizione con l'ambiente circostante determinata dal salto di densità e esaltata dal disegno architettonico e urbano.

In Toscana non mancano esperienze positive (ad esempio alcuni interventi di recupero dei quartieri di edilizia pubblica effettuati a Firenze, Livorno o a Pistoia). Quanto alla recente esperienza dei PIUSS – su cui sarà possibile esprimere un giudizio solo a consuntivo, quando gli interventi finanziati saranno stati completati – essa si è configurata come una sorta di binario autonomo della pianificazione, sovrapposto alla gestione dei piani vigenti (rivelandone in certi casi la scarsa pregnanza progettuale). Al pari dei tentativi di piani e programmi “complessi”, introdotti da leggi nazionali negli anni '90 (e che la legge regionale 1/2005 ha istituzionalizzato distinguendo fra “programmi complessi di riqualificazione insediativa”, equiparati a piani attuativi, e “piani complessi d'intervento”, che costituiscono una fattispecie di piano a sé), le sperimentazioni finora portate avanti sembrano in generale contraddire gli obiettivi fondamentali della pianificazione integrata così come generalmente intesa e promossa in sede europea e nelle leggi di governo del territorio e sviluppo sostenibile di gran parte dei paesi dell'Unione, ovvero quello di ottimizzare energie, competenze e risorse verso progetti significativi all'interno di strategie urbane condivise, di ampio respiro e lunga durata.

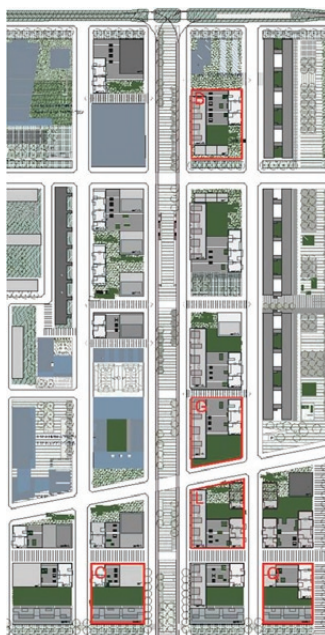
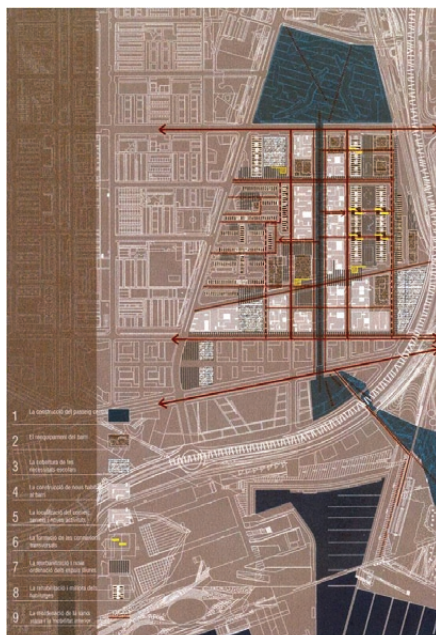
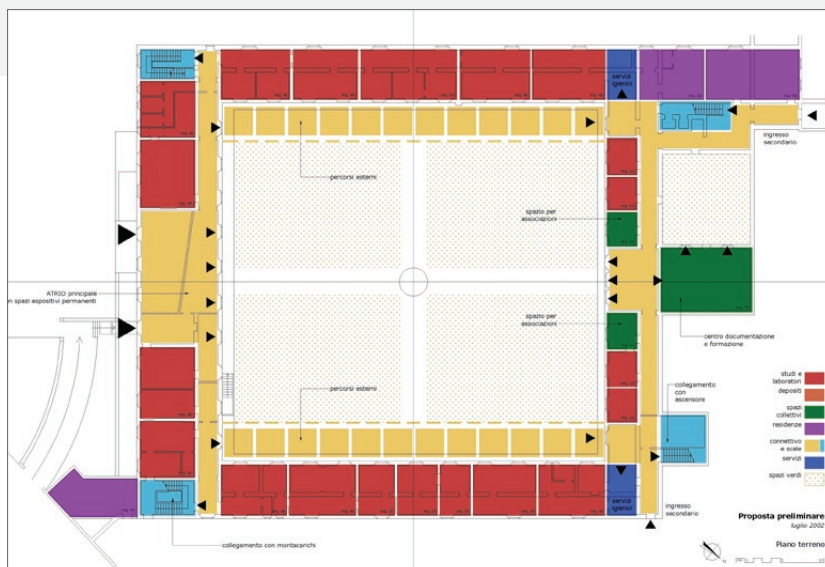
CONCLUSIONI

Occorre coordinare gli strumenti di piano, di governance (es. Agenda 21) e le procedure di valutazione ambientale e strategica, semplificandone le procedure (molto farraginose e ripetitive, soprattutto per quanto riguarda la valutazione) a favore di una individuazione più aderente al territorio dei fattori di crisi relativamente alle tre componenti – sociale, economica, ambientale - della sostenibilità, delle potenzialità locali su cui far leva - territoriali e/o socio-economiche - e dei processi da attivare (anche con il ricorso a forze esterne) per risolvere i primi e valorizzare le seconde, all'interno di una visione strategica e integrata di trasformazione qualitativa della città. Rispetto alle politiche e iniziative in campo sociale ed economico, necessariamente flessibili, i piani dovrebbero rappresentare una cornice spaziale di riferimento sufficientemente solida e definita per evitare il rischio di scelte aleatorie e improvvisate e rendere “visibili” le trasformazioni materiali che si vogliono perseguire.

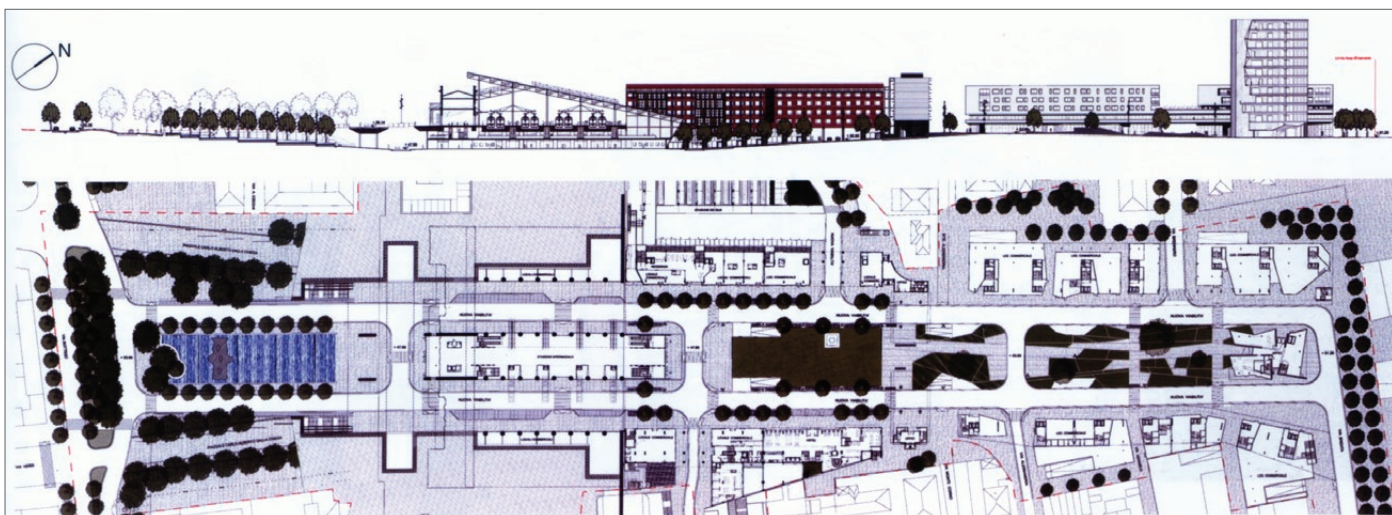
In modo coerente con tale impostazione, ogni intervento di trasformazione importante dovrà precisare un disegno di equilibrio fra morfologia urbana (miglioramento fisico-ambientale), sviluppo sociale ed economico sostenibile. I progetti di trasformazione principali, pubblici e privati, accompagnati da uno studio di valutazione che mostri con chiarezza i vantaggi pubblici e i benefici privati degli interventi proposti devono essere sottoposti ad un processo di partecipazione sostanziale e non formale per ottenere la necessaria integrazione sociale.



Il recupero del Vecchio Conventino a Firenze, realizzato dagli Uffici tecnici del Comune (2003-2009) è un esempio di recupero di un complesso architettonico storico come centro di attività artigianali, frutto di un processo di progettazione partecipata



Il recupero del quartiere de La Mina nella periferia orientale di Barcellona, realizzato nell'ambito del programma d'intervento comunitario Urban II (2000-2006), è considerato un'esperienza esemplare per l'azione esercitata contemporaneamente sulla riqualificazione degli alloggi e degli spazi pubblici, l'integrazione urbana e le iniziative nei confronti della disoccupazione giovanile e della formazione



Progetto di recupero dell'area della vecchia stazione a Parma (Martorell-Bohigas-Mackay Arquitectes, 20001-2003): esempio di progetto urbano integrato nei diversi settori di intervento in grado di innescare nuove attività economiche. in un'area degradata

Tesi n. 6 Nuova politica della città a scala territoriale

TESI

La riqualificazione interessa tutte le scale della programmazione e ogni livello di governo implica previsioni a scala territoriale per la ricostituzione dell'equilibrio fra insediamenti e paesaggio, coordinamento che né la Regione né i Piani provinciali oggi assicurano adeguatamente. Per temi particolari (come il trasporto pubblico e le infrastrutture maggiori) può essere utile montare veri e propri progetti territoriali concordati fra più comuni nella prospettiva di un'attuazione mista pubblico/privato o completamente privata. La perequazione territoriale può risolvere gli annosi problemi della ripartizione dei benefici (fiscali, occupazionali, economici, ecc.) fra i soggetti partecipanti. In molti casi è possibile conferire a questi progetti un valore federativo delle popolazioni coinvolte che supera i tradizionali interessi particolari.

COMMENTO

I documenti della programmazione regionale non superano le indicazioni generiche relativamente al sistema degli insediamenti. Nei piani ciò ha contribuito ad impedire l'effettivo arresto del consumo di suolo e ha reso marginale la pratica della riqualificazione.

Invece, occorre ripartire dalle città a scala regionale rilanciando una politica di riqualificazione urbana aggiornata alla fase attuale.

Il rilancio di una politica della città si deve armonizzare con la tutela e la programmazione del territorio aperto, come una "cornice" ambientale di riferimento: coordinando le due azioni e introducendo dall'"esterno" i temi ambientali nella città si può conferire una nuova qualità agli spazi di vita e d'uso dell'urbanizzazione diffusa (si veda anche la scheda n. 1).

Per quanto riguarda la pianificazione territoriale, la Toscana può vantare sperimentazioni pionieristiche (come gli schemi strutturali), anche se rare e senza esiti concreti. Di recente si è riaperto il dibattito sull'area metropolitana centrale fra molte resistenze localistiche. Sono in corso di elaborazione Piani strutturali intercomunali: si tratta di iniziative di grande significato politico-culturale che dovrebbero essere generalizzate ai fini della riqualificazione coordinata di ambienti diversi (aree extraurbane, aree urbane degradate, paesaggi di pregio, infrastrutture).

Esistono anche situazioni dove particolari problemi possono essere affrontati con progetti intercomunali mirati come punti di partenza per piani generali. Infatti progetti che affrontano problemi sentiti dagli abitanti possono rafforzare il senso di identità comune delle popolazioni implicate e favoriscono quindi la costruzione di quadri di riferimento più ampi.

La programmazione per progetti territoriali è di origine europea. In Italia esperienze simili sono rare e limitate per lo più a investimenti infrastrutturali gestiti in genere con logica centralizzata e indifferente alle esigenze del contesto locale. Non mancano tuttavia i programmi europei che hanno raggiunto risultati apprezzabili per gli effetti concreti raggiunti (come nel caso del Programma Urban), tanto che gli studiosi ne parlano come di possibili modelli di innovazione delle politiche urbane ordinarie. In Emilia sono state sperimentate iniziative parziali, zone artigianali localizzate in base a progetti e ad accordi intercomunali e sulla base di meccanismi perequativi. Più diffusi sono i casi di programmi relativi al recupero ambientale strettamente connesso al sistema degli insediamenti e perciò capaci di contribuire alla loro riqualificazione (come il PRUSST per il recupero della ferrovia dismessa in Liguria). In Toscana i PRUSST sovracomunali (come quello dell'asse ferroviario Firenze-Pistoia) si sono limitati a collazionare vecchi progetti, o proposte immature, senza un'adeguata concezione del progetto di riqualificazione integrata a grande scala. I Piani strutturali comunali e i Piani provinciali potrebbero invece concordare alcuni interventi in quest'ottica, prevedendone un'attuazione anche graduale, ma pur sempre concepiti nell'ottica di riqualificazione del sistema territoriale.

CONCLUSIONI

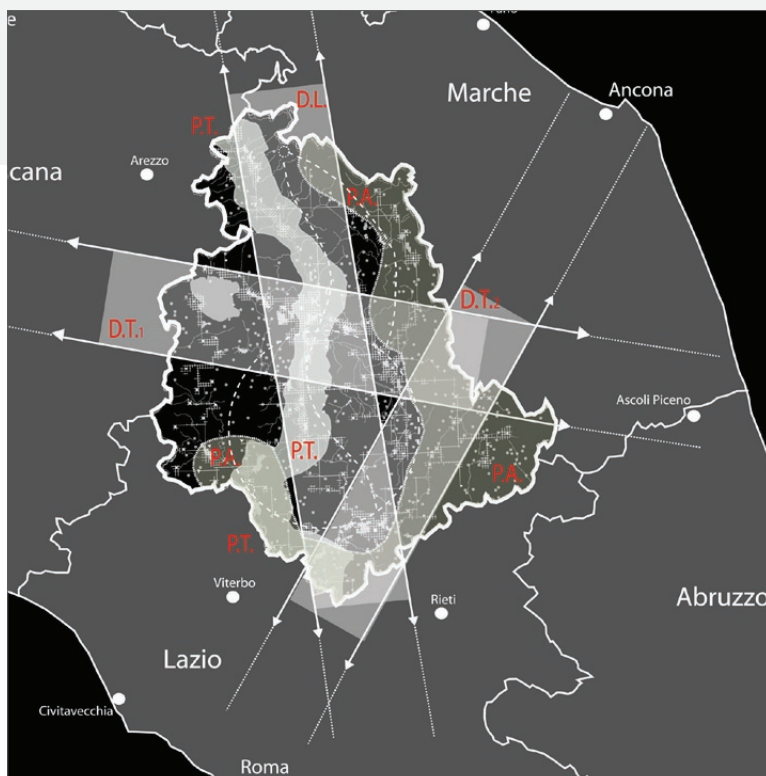
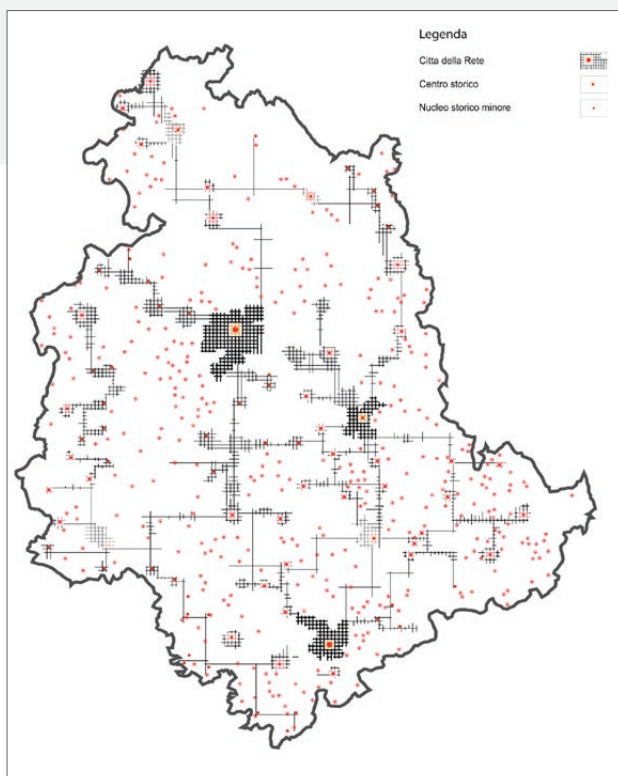
La regione dovrebbe incentivare due linee di azione che i comuni in forma associata dovrebbero sperimentare:

- per ambiti preventivamente individuati (comuni sottoposti a fenomeni di integrazione, comuni di piccole dimensioni omogenei, ecc.) il coordinamento dei Piani strutturali per formare un unico strumento intercomunale;
- per problemi di interesse strategico, progetti territoriali che pur basati su obiettivi prevalenti di carattere settoriale (mobilità, servizi e attrezzature maggiori, zone industriali, strutture ambientali ecc.) associano infrastrutture, riqualificazione ambientale, aree dismesse da recuperare, aree e complessi di valore storico paesaggistico.

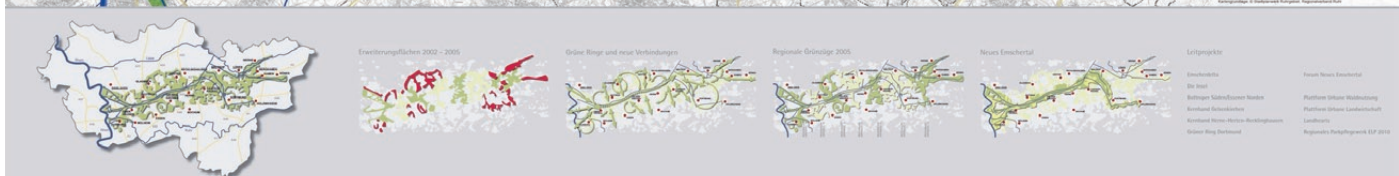
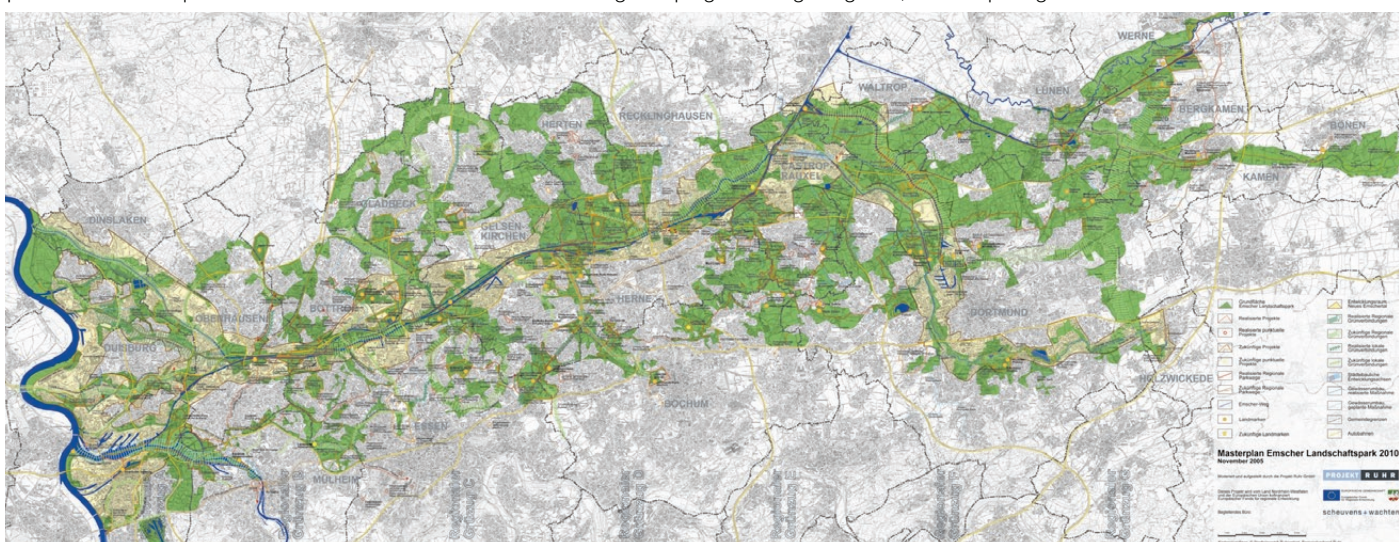
In ambedue i casi la perequazione territoriale serve a ridurre i contrasti circa la localizzazione delle previsioni più redditizie per i bilanci comunali e a incrementare il patrimonio di spazi pubblici e di servizi.

La Regione inoltre dovrebbe promuovere specifiche iniziative di propria competenza quali:

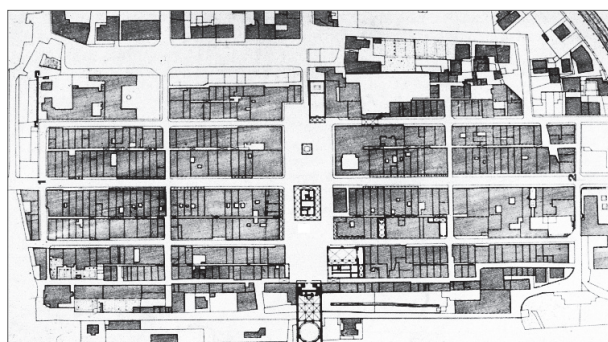
- Nuovi obiettivi nel PIT che includano anche il paesaggio urbano e le linee guida per una politica della città toscana (definizione dei criteri per la classificazione del patrimonio edilizio storico, comprendendo quello Novecentesco; ridefinizione delle categorie di intervento edilizio introducendo una nuova categoria intermedia fra l'attuale restauro conservativo e la ristrutturazione edilizia in modo da consentire la salvaguardia delle tipologie rappresentative senza impedire la modernizzazione degli impianti; rilancio dei piani per i centri storici; criteri per: la riduzione dell'urbanizzazione diffusa nelle diverse aree e per la riqualificazione degli insediamenti esistenti; la disciplina delle aree periurbane e delle strutture ambientali connesse con gli insediamenti; la revisione degli spazi a standard, della nozione di servizio di interesse generale, di edilizia sociale; la disciplina delle densità edilizie, la riduzione della congestione, lo sviluppo del trasporto pubblico e l'istituzione di aree pedonali e a traffico limitato);
- istituzione delle Aree metropolitane già auspiccate dalla legge 142/90 con i relativi strumenti di programmazione;
- programma di ricerche preliminari degli enti sovraordinati, istituzione di Osservatori alle diverse scale per l'elaborazione degli Atlanti e di schemi di Quadri conoscitivi comunali (vedi tesi n. 9);
- produzione di esempi, di iniziative pilota come fu fatto a suo tempo per i centri storici campione, in collaborazione con province e comuni su temi quali: recupero di aree strategiche a diverse scale; recupero di reti di centri storici minori, piani di reti infrastrutturali concepite nell'ottica della riqualificazione delle aree attraversate, piani di gestione consortile e di perequazione territoriale di aree industriali e commerciali;
- istituzione di un'Agenzia regionale dedicata alla riqualificazione urbana, sull'esempio di note esperienze europee (quali l'Iba di Berlino e l'Iba Ruhr), per l'elaborazione e l'attuazione delle iniziative suddette, in collaborazione con soggetti quali l'ANCE, l'ANCI, ANPI, enti di gestione dell'edilizia sociale, per la cooperazione fra enti e operatori pubblici e privati, la ricerca di fondi nazionali ed europei, pubblici e privati;
- un'azione di sostegno ai comuni, di incentivazione e promozione finanziaria per la rapida redazione dei nuovi strumenti comunali e sovracomunali e l'adeguamento di quelli esistenti.
- definizione di una griglia di parametri e criteri per eseguire le valutazioni degli atti di pianificazione in modo da garantirne un livello qualitativo omogeneo.



Studi per il Piano urbanistico strategico territoriale della Regione Umbria, PUST, 2009. I primi studi resi noti per il PUST definiscono una strategia per integrare la politica delle città e quella di tutela del territorio. Sono individuati anche grandi progetti strategici regionali, uno dei quali riguarda la "rete di città"



Con l'obiettivo di proseguire l'esperienza dell'IBA Ruhr, che nel decennio precedente aveva visto coinvolti 17 comuni intorno ad vasto un programma di recupero territoriale, il Land Nordrhein-Westphalia ha istituito nel 2000 un bando biennale per destinare quote maggioritarie del bilancio ordinario per lo sviluppo sostenibile e la rigenerazione urbana al cofinanziamento (nella misura dell'80%) a progetti di territorio presentati da consorzi di enti locali. A seguito dell'assegnazione, viene quindi creata un'agenzia ad hoc che affianca le istituzioni consorziate per l'attuazione dei progetti. Realizzati i progetti, l'agenzia si scioglie.



La Regione Toscana nella metà degli anni '70 ha promosso una serie di esperienze pilota per i piani dei centri storici che hanno prodotto alcune interessanti risultati, fra i quali il piano del centro storico di San Giovanni Valdarno (Edoardo Detti, Gianfranco Di Pietro, 1975)